



声 明

一、我们在执行本资产评估业务中，遵循相关法律法规和资产评估准则，恪守独立、客观和公正的原则；根据我们在执业过程中收集的资料，评估报告陈述的内容是客观的，并对评估结论合理性承担相应的法律责任。

二、评估对象涉及的资产、负债清单、2014年度及以后年度的盈利预测数据由被评估单位申报并经其签章确认；提供必要的资料并保证所提供资料的真实性、合法性和完整性，恰当使用评估报告是委托方和相关当事方的责任。

三、我们与评估报告中的评估对象没有现存或预期的利益关系，同时与委托方和相关当事方无任何现存或预期的利益关系，对委托方和相关当事方不存在偏见。

四、我们已对评估报告中的评估对象所涉及资产进行现场调查，对其法律权属资料进行了查验，对其法律权属状况给予必要的关注，并对已经发现的问题进行了如实披露，但不对其法律权属真实性作任何形式的保证。

五、我们出具的评估报告中的分析、判断和结论受评估报告中假设和限定条件的限制，评估报告使用者应当充分考虑评估报告中载明的假设、限定条件、特别事项说明、使用限制及其对评估结论的影响。

六、遵守相关法律、法规和资产评估准则，对评估对象价值进行估算并发表专业意见，是注册资产评估师的责任，我们并不承担相关当事人决策的责任；本报告评估结论不应当被认为是对其评估对象可实现价格的保证。

七、注册资产评估师及其所在评估机构具备本评估业务所需的执业资质



和相关专业评估经验，本次评估过程中没有运用其它评估机构或专家的工作成果。

八、评估报告的使用仅限于评估报告中载明的评估目的，评估结论仅在评估报告载明的有效期内使用，因使用不当造成的后果与签字注册资产评估师及其所在的评估机构无关。



重庆港九股份有限公司拟定向增发募集资金购买
股权所涉及的重庆果园集装箱码头有限公司
股东全部权益价值的资产评估项目

资产评估报告书

摘 要

重康评报字（2014）第 27 号

重庆港九股份有限公司：

重庆华康资产评估土地房地产估价有限责任公司接受贵公司的委托，根据有关法律、法规和资产评估准则、资产评估原则，采用资产基础法和收益法，按照必要的评估程序，对重庆港九股份有限公司拟定向增发募集资金购买重庆果园集装箱码头有限公司部分股权所涉及重庆果园集装箱码头有限公司股东全部权益价值在 2013 年 12 月 31 日的市场价值进行了评估。

《重庆港九股份有限公司第五届董事会第二十八次会议决议公告》（公告编号：临 2014-005 号）审议并通过《关于公司 2014 年度非公开发行股票方案的议案》，议案主要内容为：发行募集资金扣除发行费用后拟用于收购重庆港务物流集团有限公司持有的重庆果园集装箱码头有限公司 65%的股权。

评估目的：重庆港九股份有限公司拟定向增发募集资金购买重庆港务物流集团有限公司持有重庆果园集装箱码头有限公司 65%的股权，提供重庆果园集装箱码头有限公司股东全部权益价值在评估基准日的市场价值参考。



评估对象和范围：评估对象为重庆果园集装箱码头有限公司的股东全部权益；评估范围为重庆果园集装箱码头有限公司申报的全部资产及负债。

价值类型：市场价值。

评估基准日：2013年12月31日。

在本次资产评估中，我们严格遵守国家法律、法规和政策规定，遵循独立、客观、公正的工作原则，同时遵循产权利益主体变动原则和公开市场原则等操作性原则，并用以上原则指导评估人员在评估过程中选择适当的标准、方法、参数和价格依据。

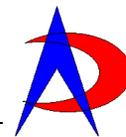
评估人员严格按照有关制度和规定完成评估工作，对委托评估的资产及负债实施了实地查勘、市场调查和询证等必要的评估程序，在评估过程中评估人员恪守职业道德和规范。

评估方法：资产基础法和收益法。

评估结论：截至评估基准日2013年12月31日，重庆果园集装箱码头有限公司经审计后的资产总额159,427.94万元、负债总额33,927.94万元、净资产125,500.00万元。根据本次评估目的，评估人员对重庆果园集装箱码头有限公司股东全部权益价值选用资产基础法和收益法进行评估，经综合分析后以资产基础法评估结果确定评估值，重庆果园集装箱码头有限公司的股东全部权益价值评估值为136,771.01万元（大写：人民币壹拾叁亿陆仟柒佰柒拾壹万零壹佰元整）。

重要提示：

1、本报告评估结果经财产评估主管机关核准或备案后，自评估基准日起一年内有效。即评估目的在评估基准日后一年内实现时，可以评估结果作为作价的参考依据，超过一年则需重新进行资产评估。



2、本报告书仅在特定的报告使用人实施评估目的所对应的经济行为时产生法律效力，报告使用人应正确使用本报告。

本报告特定的使用者包括：委托方、评估对象的产权持有人及其控制人、实施本次评估目的对应经济行为的当事人、法律法规规定有权使用评估报告的其他使用者。

3、其他事项

(1) 截至评估基准日，纳入本次评估范围的在建重庆港主城港区果园作业区二期扩建多用途泊位工程项目的水工结构已于2013年5月完工、多用途泊位后方陆域综合B标已基本完工、多用途泊位后方陆域综合A标处于在建状态，上述工程尚未办理工程结（决）算。

(2) 评估人员注意到，纳入本次评估范围的二期扩建多用途泊位工程项目土地使用权930.58亩（620389.5平方米）为重庆港主城港区果园作业区二期扩建项目港口码头用地（2198160平方米）中的一部分，而截至报告出具日果园港全部用地涉及的城市居民房屋（国有地）的征收尚未全部完成，根据上海国际港务（集团）股份有限公司与重庆港务物流集团有限公司签定的《股权、债权置换协议》约定最终金额待相关工作完成后再行结算。

2014年4月24日，重庆市国土资源和房屋管理局与重庆港务物流集团有限公司签定了《重庆市国有土地使用权出让合同》“渝地（2014）划转合字（两江）第22号”，同意将位于江北区鱼嘴镇楼房村1、2、3、5、7社、井池村、堰坪村和原港机厂等处的重庆主城港区果园作业区一期、二期、二期扩展工程项目用地3030202平方米国有建设用地使用权出让给重庆港务物流集团有限公司，用途为交通运输（港口码头）用地，出让年限50年。

纳入本次评估范围的土地尚未取得土地使用权证，但其账面值已包含土地出让金，本次评估暂按重庆果园集装箱码头有限公司拥有出让土地使用权



930.58亩（620389.5平方米）进行评估。

（3）评估人员注意到重庆港主城港区果园作业区二期扩建多用途泊位工程的项目法人已于2014年3月20日经《重庆市发展和改革委员会关于果园作业区二期工程及二期扩建工程可行性研究报告调整的批复》（渝发改交[2014]239号）原则同意果园作业区二期扩建工程中6个多用途泊位及相关配套设施和果园作业区二期工程中集装箱进出口检查桥、换票报验等设施作为独立功能区，由重庆果园集装箱码头有限公司作为该功能区业主；但签定的项目施工合同发包单位尚未变更为重庆果园集装箱码头有限公司，据重庆果园集装箱码头有限公司介绍相关变更手续正在办理过程中。

（4）评估人员注意到重庆果园集装箱码头有限公司于2013年12月2日取得重庆市港航管理局颁发的《中华人民共和国港口经营许可证》，证书编号为（渝港航）港经证（临0194）号，有效期至2014年6月1日，本次评估以重庆果园集装箱码头有限公司正常取得经营许可证为前提。

4、在本评估报告有效期内，若纳入评估范围的资产数量及作价标准发生变化，委托方在资产实际作价时应进行相应的调整。当资产数量发生变化时，委托方应根据原评估方法对资产额进行调整；当资产价格标准发生变化并对资产评估值产生明显影响时，委托方应及时聘请评估机构重新确定评估值。

5、本报告书正文中的“评估假设”、“特别事项说明”、“报告的使用限制等”对可能影响本评估报告结论的重要事项作出了披露，本报告的委托方及其他报告使用人应充分关注。

以上内容摘自评估报告正文，欲了解本评估项目的详细情况和合理解释评估结论，应当阅读评估报告正文。



重庆港九股份有限公司拟定向增发募集资金购买
股权所涉及的重庆果园集装箱码头有限公司
股东全部权益价值的资产评估项目

资产评估报告书

重康评报字（2014）第 27 号

重庆港九股份有限公司

重庆华康资产评估土地房地产估价有限责任公司接受贵公司的委托，根据有关法律、法规和资产评估准则、资产评估原则，采用资产基础法和收益法，按照必要的评估程序，对重庆港九股份有限公司拟定向增发募集资金购买重庆果园集装箱码头有限公司部分股权所涉及的重庆果园集装箱码头有限公司股东全部权益价值在 2013 年 12 月 31 日的市场价值进行了评估。

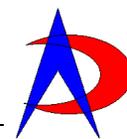
遵守相关法律、法规和资产评估准则，对评估对象在评估基准日特定目的下的价值进行分析、估算并发表专业意见，是注册资产评估师的责任；提供必要的资料并保证所提供资料的真实性、合法性、完整性，恰当使用评估报告是委托方和相关当事方的责任。

我们已完成了相关评估工作，现将资产评估情况及评估结果报告如下：

一、委托方、被评估单位和评估报告使用者

（一）委托方

本次评估的委托方为重庆港九股份有限公司。



1、企业法人营业执照所载情况

根据重庆市工商行政管理局于 2012 年 8 月 29 日换发的《企业法人营业执照》（注册号：渝直 500000000005797）所载公司基本情况如下：

(1) 名称：重庆港九股份有限公司（以下简称“重庆港九”）

(2) 住所：九龙坡区九龙镇盘龙五村 113-13 号

(3) 法定代表人姓名：孙万发

(4) 公司类型：股份有限公司（上市公司）

(5) 注册资本、实收资本：叁亿肆仟贰佰零玖万贰仟贰佰陆拾贰元整

(6) 经营范围：许可经营项目-长江干线及支流省际普通货船运输，为船舶提供码头、过驳锚地，为旅客提供候船和上下船舶设施和服务，旅客船票销售，在港区内提供货物装卸、仓储、物流服务，集装箱装卸、堆放、拆拼箱，车辆滚装服务，为船舶提供岸电、淡水供应，为国内航行船舶提供物料、生活品供应，为船舶进出港、靠离码头、移泊提供顶推、拖带服务，港内驳运，港口设施、设备和港口机械的租赁，维修服务，煤炭批发经营（以上经营范围按许可证核定事项及经营期限从事经营）。（以下经营范围限分支机构经营）销售易燃固体、自燃和遇湿易燃物品：硫磺。

一般经营项目-商品储存（不含危险物品），船舶修理，代办客货运输及中转业务，普通机械及船舶零件的制造，物流配送（不含运输），销售汽车（不含九座及以下乘用车）、电器机械及器材、化工原料及产品（不含危险化学品）、建筑材料（不含危险化学品）、橡胶制品、塑料制品、木材及制品、百货、工艺美术品（不含金饰品），货物进出口（法律、法规禁止的不得经营，法律、法规限制的取得许可后方可从事经营）。

(7) 成立日期：1999 年 1 月 8 日

(8) 营业期限：无



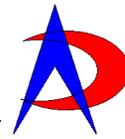
2、历史沿革

重庆港九系经重庆市人民政府渝府〔1998〕165号文批准，由主要发起人重庆港口管理局【后改制为重庆港务（集团）有限责任公司，2006年6月与重庆市物资（集团）有限责任公司组建为重庆港务物流集团有限公司（以下简称港务物流集团）】联合成都铁路局、成都铁路局重庆铁路分局、重庆长江轮船公司及张家港港务局共同发起，于1999年1月8日设立的股份有限公司。经中国证监会证监发行字〔2000〕101号文批准，重庆港九于2000年7月向社会公开发行人民币普通股8,600万股，并于同年7月31日在上海证券交易所上市交易，股票简称“重庆港九”，股票代码为600279，是国内第一家长江内河港口上市公司。重庆港九于2005年12月9日完成股权分置改革。2010年11月25日，重庆港九完成重大资产重组，通过资产置换暨非公开发行股份相结合的方式，购买控股股东港务物流集团及其全资子公司重庆市万州港口（集团）有限责任公司（以下简称万州港）9.8亿元主要港航资产。目前，重庆港九总股本342,092,262股，其中：港务物流集团持股49.48%、万州港持股10.98%，合计持股60.46%。

3、公司基本情况

重庆港九地处长江上游，是西南地区最大的水陆客货中转港和唯一的水陆联运外贸口岸，重庆地区95%的水路集装箱运输均从重庆港九所属港区通过。重庆港九拥有港口、船舶、铁路、公路、仓储等资源，综合物流要素较为齐全，是重庆市首家获得“5A”级物流企业称号的现代综合物流企业。重庆港九依托港群体系，主要从事物流咨询、物流策划，船代、货代，港口装卸、水陆中转、内河客货运输、集装箱中转运输、仓储、配送等综合物流运输服务。

重庆港九是西南地区最大的港口物流企业，拥有分、子公司19家，其中



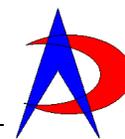
分公司 7 家——江津港埠分公司、猫儿沱港埠分公司、九龙坡集装箱码头分公司、九龙坡大件分公司、仓储分公司、客运总站、锚地分公司，独资公司 5 家——重庆港九波顿发展有限责任公司、重庆港九两江物流有限公司、重庆化工码头有限公司、重庆港九万州港务有限公司、重庆市万州区龙港（铁路）实业开发有限责任公司，控股子公司 2 家——重庆国际集装箱码头有限责任公司、重庆久久物流有限责任公司，合营公司（各持股 50%）1 家——重庆集海航运有限责任公司，联营公司（持股 20%以上，不足 50%）3 家——重庆黄碾港口物流有限公司、重庆市江津区九禾化肥有限责任公司、重庆港九港铁物流有限公司，参股公司（持股不足 20%）1 家——华夏世纪创业投资有限公司。重庆国际集装箱码头有限责任公司所属寸滩港是我国首家内陆保税港区的“水港”，区位独特，优势明显；拥有港区铁路专用线 30 条，是重庆地区唯一具备铁水联运优势的港口物流企业；拥有长寿化工专业化码头一座，该码头填补了西南地区无专业化化工码头的空白；拥有 180 吨和 400 吨特重件装卸作业线各一条，其中 400 吨特重件作业线配置的浮吊是全国内河一次性起重量最大，具备 360 度全旋转功能的港口作业机械，是西南地区特、重大件进出的重要通道；拥有功能齐全、设施先进的全国内河港口旅客通过量最大的水上旅游客运站，年客运能力达 3,000 万人次，是长江上游水上旅游的门户和重要通道。

重庆港九以独特的区位优势，依托大西南、立足大重庆，充分发挥大口岸、大通道的功能，秉承“以客户为中心，为客户创造价值，为自己赢得市场”的经营理念，为把重庆市打造成为长江上游的航运中心做出应有的贡献。

（二）被评估单位

本次评估的被评估单位为重庆果园集装箱码头有限公司。

1、企业法人营业执照所载情况



根据重庆市工商行政管理局于 2014 年 1 月 26 日换发的《企业法人营业执照》(注册号:渝直 500000000248157)所载公司基本情况如下:

- (1) 名称: 重庆果园集装箱码头有限公司(以下简称“果园集装箱公司”)
- (2) 住所: 重庆市江北区鱼嘴镇东风路 146 号
- (3) 法定代表人姓名: 刘践
- (4) 公司类型: 有限责任公司(外商投资企业投资)
- (5) 注册资本、实收资本: 壹拾贰亿伍仟伍佰万元整
- (6) 经营范围: 许可经营项目-无。

一般经营项目-货物装卸、人力搬运,销售化工产品、建筑及装饰材料(以上经营项目不含危险化学品)、电子产品(不含电子出版物)、五金、交电。

(7) 成立日期: 2013 年 8 月 30 日

(8) 营业期限: 无

2、历史沿革

果园集装箱公司成立于 2013 年 8 月 30 日,由港务物流集团出资组建的有限责任公司,成立时注册资本人民币 500.00 万元,上述事项业经天健会计师事务所(特殊普通合伙)重庆分所审验,并于 2013 年 8 月 28 日出具“天健渝验[2013]57 号”《验资报告》。

根据果园集装箱公司股东决定和修改后章程规定,申请增加注册资本人民币 125,000.00 万元,增资方式由资本公积转增,转增基准日为 2013 年 10 月 31 日,变更后的注册资本为人民币 125,500.00 万元,上述事项业经天健会计师事务所(特殊普通合伙)重庆分所审验,并于 2013 年 11 月 10 日出具“天健渝验[2013]77 号”《验资报告》。

根据果园集装箱公司修改后的章程和股东会决议,同意新增上海国际港务(集团)股份有限公司为公司股东。变更后,港务物流集团出资 81,575.00



万元、占注册资本的 65%，上海国际港务（集团）股份有限公司出资 43,925.00 万元、占注册资本的 35%。

3、公司股东及持股比例

截至评估基准日 2013 年 12 月 31 日，果园集装箱公司股权结构如下：

金额单位：人民币万元

出资人名称	出资额	出资比例
重庆港务物流集团有限公司	81,575.00	65%
上海国际港务（集团）股份有限公司	43,925.00	35%
合计	125,500.00	100%

4、公司机构设置及人员配置情况

公司设执行董事、总经理，下设商务部、综合办公室、人力资源部、安保部、操作部、工程部、生产部、财务部等职能部门。目前实际到岗 76 人，其中，正式员工 48 人，劳务工 28 人。

5、公司制度建设情况

根据果园集装箱公司制度建设的安排，拟制定法人治理制度、行政综合管理制度、财务管理制度、各部门管理制度、部门职责、岗位职责、操作规程及守则、应急预案等，据公司介绍，上述制度正在制定过程中。

6、公司资质及经营情况

果园集装箱公司于 2013 年 12 月 2 日取得重庆市港航管理局颁发的《中华人民共和国港口经营许可证》，证书编号为（渝港航）港经证（临 0194）号，有效期至 2014 年 6 月 1 日，准予在港区内提供集装箱装卸、堆放服务，为船舶提供码头服务。

重庆果园港于 2013 年 12 月 5 日开港运行，果园集装箱公司所属多用途泊位（工程项目尚未完工）属于重庆果园港组成部分，其中 2 个泊位已开始调试，重庆海关和重庆国检分别同意在果园集装箱码头设立海关监管点和国



检验检疫场所，使得码头具备外贸集装箱作业口岸功能，相关准备工作正在进行过程中。

7、资产、财务、经营状况及主要会计政策

(1) 2013 年财务状况与经营成果

单位：人民币万元

项 目	2013 年 12 月 31 日
资产总额	159,427.94
负债总额	33,927.94
所有者权益	125,500.00
项 目	2013 年度 1-12 月
收 入	
成 本	
净 利 润	

以上数据已经注册会计师审计。

(2) 主要会计政策

①执行的会计制度：企业会计准则。

②适用税费率：增值税 6%、城市维护建设税 7%、教育费附加 3%、地方教育费附加 2%。

③资产减值损失的确认：

A、坏账准备的计提方法：采用备抵法核算坏账损失。

a、单项金额重大并单项计提坏账准备的应收款项

单项金额重大的判断依据或金额标准	单个客户欠款余额占应收账款总额 5%以上（含）的应收账款、占其他应收款总额 10%以上（含）的其他应收款
单项金额重大并单项计提坏账准备的计提方法	单独进行减值测试，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备

b、按组合计提坏账准备的应收款项

确定组合的依据及坏账准备的计提方法



确定组合的依据	
合并范围内关联方款项组合	并表范围内关联方款项
账龄分析法组合	相同账龄的应收款项具有类似信用风险特征
按组合计提坏账准备的计提方法	
合并范围内关联方款项组合	不计提坏账准备
账龄分析法组合	账龄分析法

组合中，采用账龄分析法计提坏账准备的，确定计提比例如下：

账 龄	应收账款计提比例 (%)	其他应收款计提比例 (%)
1 年以内 (含 1 年, 以下同)	3.00	3.00
1-2 年	8.00	8.00
2-3 年	15.00	15.00
3-4 年	20.00	20.00
4-5 年	60.00	60.00
5 年以上	100.00	100.00

c、单项金额虽不重大但单项计提坏账准备的应收款项

单项计提坏账准备的理由	应收款项的未来现金流量现值与以账龄为信用风险特征的应收款项组合和合并范围内关联方款项组合的未来现金流量现值存在显著差异。
坏账准备的计提方法	单独进行减值测试，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备。

对应收票据、预付款项、应收利息、长期应收款等其他应收款项，根据其未来现金流量现值低于其账面价值的差额计提坏账准备。

B、除坏账准备外的其他资产减值准备

存货跌价准备的计提方法：资产负债表日，存货采用成本与可变现净值孰低计量，按照单个存货成本高于可变现净值的差额计提存货跌价准备。

长期股权投资减值测试方法及减值准备计提方法：对子公司、联营企业及合营企业的投资，在资产负债表日有客观证据表明其发生减值的，按照账面价值高于可收回金额的差额计提相应的减值准备；对被投资单位不具有共同控制或重大影响、在活跃市场中没有报价、公允价值不能可靠计量的长期



股权投资，按照《企业会计准则第 22 号——金融工具确认和计量》的规定计提相应的减值准备。

固定资产减值准备计提方法：资产负债表日，有迹象表明固定资产发生减值的，按照账面价值与可收回金额的差额计提相应的减值准备。

C、固定资产折旧政策

项 目	折旧年限(年)	残值率(%)	年折旧率(%)
装卸机械设备	8-28	0、5	3.39-12.50
港务设施	20-50	0、5	1.90-5.00
库场设施	20-40	0、5	2.38-5.00
房屋及建筑物	20-40	0、5	2.38-5.00
运输工具	5-15	0、4、5	6.33-20.00
运输船舶	18	0、5	5.28-5.56
其 他	3-20	0、4、5	4.75-33.33

④采用公允价值计量的资产：无。

⑤特殊的会计政策：无。

8、重庆果园港情况

(1) 重庆港主城港区果园作业区项目整体概况

为贯彻落实“314”总体部署和国务院 3 号文件精神，把重庆建设成为“准沿海城市”，更好的服务于新一轮西部大开发和我国的第三个国家级开发开放新区两江新区，迫切需要加快长江上游地区国际贸易大通道和综合交通枢纽建设，使重庆尽早建成西南地区的物流中心，以推动长江上游航运中心、经济中心的构建。

果园港是重庆市规划建设的物流枢纽“三基地四港区”之一，坐落于重庆两江新区，其优越的区位优势、完备的综合交通和配套服务设施，使其成为最具开发条件的重点发展港区。

果园港是国家发改委、交通运输部、重庆市人民政府重点规划建设的第



三代现代化内河港区，是长江上游航运中心建设的又一标志性工程，是目前长江流域内河规划建设的最大的水、铁、公联运港，也是两江新区重要的门户工程，对西南地区综合交通枢纽功能完善、产业布局协调有着重要的示范作用，果园港定位立足本地，服务大西南，是长江上游地区内外贸集装箱中转中心、散杂货中转服务中心、汽车运输中转中心，为大西南地区经济发展提供综合运输服务。

果园港位于重庆两江新区核心区域，长江北岸，拥有面向国际、连接南北、辐射西部的密集立体交通网络。上距朝天门约 30 公里，距渝怀铁路鱼嘴中心站 5 公里，距重庆江北机场 15 公里。港区综合交通极为完备，绕城高速公路由南至北横贯港区，北连渝长高速公路，并从渝怀铁路鱼嘴站引入进港铁路专线形成水铁联运无缝连接，西向、北向规划有多条城市主骨架公路畅通港区与两江新区。

果园港原由港务物流集团所属的重庆果园港埠有限公司作为项目法人进行建设，2012 年 9 月项目法人已变更为港务物流集团。规划占地 4 平方公里，占用岸线 2800 米，果园港规划布局形成“一港两区”，一港即果园港；两区即渝怀铁路以南为果园港前方码头作业区；渝怀铁路以北为果园港后方港铁路装卸、物流加工、仓储区。果园港规划建设 5000 吨级泊位 16 个，其中：多用途泊位 10 个、散杂货泊位 3 个、商品汽车滚装泊位 3 个。果园港设计年总通过能力 3000 万吨，其中：设计年通过集装箱 200 万 TEU、散杂货 600 万吨、商品滚装 100 万辆。

果园港港区分两期建设，一期工程建设散货泊位和多用途泊位各一个及相应的配套装卸设备、堆场设施等；二期及二期扩建工程建设 10 个多用途泊位、1 个散杂货泊位、3 个商品汽车滚装泊位和港区后方堆场及配套设施。二期及二期扩建工程建成后，果园港将形成年通过能力 3000 万吨。



重庆港主城港区果园作业区一期工程已于 2008 年 4 月开工建设, 2010 年 12 月交工, 2013 年 1 月投入使用, 项目工程决算总投资为 28,917.57 万元。

重庆港主城港区果园作业区二期及二期扩建工程已于 2011 年 5 月开工建设, 工程建设尚未完工, 其中二期工程概算总投资为 229,559.49 万元、二期扩建工程概算总投资为 458,248.91 万元。

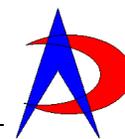
重庆港主城港区果园作业区二期扩建多用途泊位工程项目属于二期扩建工程的组成部分, 工程估算投资额为 234,000.70 万元。

2013 年 12 月 5 日, 长江上游最大的“水、铁、公”联运物流枢纽港口——重庆果园港开港运行。目前, 已建成 16 个码头泊位, 初步形成集装箱 40 万标箱、件散货 300 万吨、商品滚装车 50 万辆的吞吐能力, 具备了开港运营的条件。果园港以“前港后园”模式进行规划布局, 即码头前方的港口装卸区与后方的公路物流园、铁路专线、仓储物流园、临港产业园紧密相连, 相辅相存, 共同构建起一条巨大的物流产业链。连接渝新欧国际铁路联运大通道的果园港铁路专用线也将于 2015 年正式通车, 届时火车可直达果园港作业区, 形成水运、公运和铁运“无缝对接”的立体物流网络。占地 100 亩的凯东公路物流区与周边高速路网及产业集群紧密相连, 在果园港装卸的货物可快速到达周边省市。

(2) 重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程项目概况

2010 年 12 月 3 日, 取得重庆市规划局核发的《建设项目选址意见书》(选字第市政 500141201000013 号), 同意重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程建设项目在江北区选址, 拟用地面积约 2538901 平方米, 规划用地性质为 T4-港口用地。

2011 年 1 月 26 日《重庆市交通委员会关于重庆果园港埠有限公司果园作业区二期扩建工程岸线选址的通知》, 原则同意选址长江左岸江北区鱼嘴镇下



游的鸽子岩至蒋祠沱江段建设果园作业区二期扩建工程，工程设计建设 5000 吨级多用途泊位 6 个、散货进口泊位 1 个、商品汽车滚装泊位 3 个，设计年通过能力 1278.9 万吨，选址岸线总长 1431 米（其中：工程拟建多用途泊位 6 个，位于鱼嘴长江大桥上游，选址岸线长 766 米；工程拟建散货进口泊位 1 个、商品汽车滚装泊位 3 个，位于鱼嘴大桥下游约 1.4 千米处，选址岸线长 665 米）。

2011 年 6 月 29 日，水利部长江水利委员会行政许可决定《关于重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程涉河建设方案的批复》（长许可[2011]142 号），对工程涉河建设方案批复如下：同意重庆果园港埠有限公司建设重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程；同意《重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程涉河建设方案》提出的拟建工程建设方案。

2011 年 8 月 19 日《重庆市发展和改革委员会关于重庆主城港区果园作业区二期扩建工程可行性研究报告的批复》（渝发改交[2011]869 号），批复的主要事项如下：一、项目法人：同意重庆果园港埠有限公司作为项目法人负责实施该工程。二、建设规模及主要内容：该项目位于长江左岸，地处江北区鱼嘴组团，工程用地约 245.19 公顷。建设 5000 吨级多用途泊位 6 个、散货泊位 1 个、商品汽车滚装泊位 3 个，年设计通过能力 1279 万吨（其中集装箱 67.2 万 TEU）。同时建设港区道路、集装箱堆场、件杂堆场、装卸设施、供配电系统及通信导航等配套设施。多用途泊位采用直立式方案，装卸工艺采用岸边集装箱起重机方案，结构方案采用框架式桩基梁板结构；散货泊位采用斜坡方案，装卸工艺采用浮式起重机方案，结构方案采用高桩排架结构；滚装泊位采用下河公路+斜坡道方案，装卸工艺采用司机驾驶汽车通过通道、钢引桥、趸船上船方案，结构方案采用架空结构。三、项目总投资为 44.08 亿元。……五、建设工期为 20 个月。



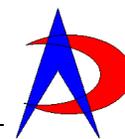
2011年8月2日《重庆市交通委员会关于重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程初步设计的批复》(渝交委港[2011]19号),同意工程建设规模为5000吨级多用途泊位6个、5000吨级散货泊位1个、商品汽车滚装泊位3个以及相应的配套设施,设计年通过能力1312万吨/年,其中集装箱67.2万TEU/年、件杂货211万吨/年、干散货230万吨/年、商品车100万辆/年;原则同意设计报告推荐的总平面布置、装卸工艺、水工建筑物、陆域形成、土建工程、公用工程方案;工程概算总投资为458,248.91万元。

2012年3月30日,重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程项目取得了重庆市规划局颁发的《建设工程规划许可证》(建字第市政500141201200004号)。

2012年9月29日,重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程项目取得了重庆市规划局颁发的《建设用地规划许可证》(地字第市政500141201200035号),用地面积为2150121.73平方米。

2012年9月26日《重庆市发展和改革委员会关于变更重庆港主城港区果园作业区工程项目法人的函》(渝发改交函[2012]358号),同意重庆港主城港区果园作业区工程的项目法人由重庆果园港埠有限公司变更为港务物流集团。

2013年1月7日《重庆市人民政府关于重庆港务物流集团有限公司修建重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程划拨国有建设用地的批复》(渝府地[2013]17号),同意将位于江北区原鱼嘴镇楼房村、堰坪村、井池村处,土地总面积219.816公顷(3297.24亩)中的214.1486公顷(3212.229亩)国有建设用地使用权划拨给重庆港务物流集团有限公司作为建设重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程项目用地,用途为交通运输(港口码头)用地。同时重庆市国土房管局签发了《国有建设用地划拨决定书》(渝地[2013]划字



[江北]第 23 号)。

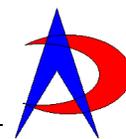
2013 年 3 月 7 日, 重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程项目取得了《建设用地批准书》(江北地准字 2013 第 4 号), 取得土地使用权方式为划拨, 土地用途为交通运输(港口码头)用地, 用地总面积 2198160 平方米, 划拨用地面积为 2141486 平方米。

2013 年 10 月 25 日, 重庆两江新区管理委员会根据两江新区管委会第 30 次办公会议精神, 明确了由国土分局牵头, 规划办配合, 将果园港区原划拨国有土地使用权按原用途分别出让给港务物流集团和果园公司。

2013 年 12 月 31 日,《重庆港务物流集团有限公司关于将果园港集装箱码头资产和负债无偿划转至重庆果园集装箱码头有限公司的通知》(渝港物资[2013]258 号), 决定将港务物流集团位于果园港区二期扩建上游 6 个集装箱泊位、后方陆域及检查桥区与连接道路的在建工程资产及所对应的未偿负债无偿划转至果园集装箱公司, 这部分资产及负债所对应的净资产总额为 125,000.00 万元, 并相应增加果园集装箱公司的资本公积。

2014 年 3 月 20 日,《重庆市发展和改革委员会关于果园作业区二期工程及二期扩建工程可行性研究报告调整的批复》(渝发改交[2014]239 号), 原则同意果园作业区二期扩建工程中 6 个多用途泊位及相关配套设施和果园作业区二期工程中集装箱进出口检查桥、换票报验等设施作为独立功能区, 由果园集装箱公司作为该功能区业主。

2014 年 4 月 24 日, 重庆市国土资源和房屋管理局与港务物流集团签定《重庆市国有土地使用权出让合同》“渝地(2014)划转合字(两江)第 22 号”, 同意将位于江北区鱼嘴镇楼房村 1、2、3、5、7 社、井池村、堰坪村和原港机厂等处的重庆主城港区果园作业区一期、二期、二期扩展工程项目用地 3030202 平方米国有建设用地使用权出让给港务物流集团, 用途为交通运输



(港口码头)用地, 出让年限 50 年。

9、重庆主城港区果园作业区二期扩建多用途泊位工程项目情况

(1) 占地面积

果园作业区二期扩建多用途泊位工程项目占地面积为 930.58 亩 (620389.5 平方米)。

(2) 建设规模

①泊位数: 建设 5000 吨级多用途泊位 6 个。

②设计吞吐量: 果园作业区二期扩建集装箱泊位设计吞吐量 120 万 TEU。

(3) 建设方案

①总平面布置

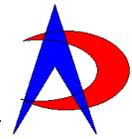
多用途泊位布置在鱼嘴大桥的上游, 布置 6 个 5000DWT 多用途泊位, 采用直立式方案; 码头下游侧船舶至大桥水平距离约为 440m。

码头前沿线位于 138.0m~152.5m 附近, 码头平台宽 30m, 采用轨距为 16m 的岸边集装箱起重机进行装卸作业, 码头平台通过 4 座引桥与后方陆域相连, 1#、2#、3#、4# 引桥宽度分别为 16m、20m、20m、16m, 长度均为 87m。通过 4 座引桥与后方陆域相连。

陆域布置分为二级平台, 第一级平台高为 193.3m, 布置二线采用轨距为 40m 的轨道龙门吊作业的多用途堆场; 第二级平台高为 230m, 布置四线采用轨距为 40m 的轨道龙门吊作业的重箱堆场; 平台南侧的不规则地带布置为生产辅助区, 布置有污水处理站、箱修间等生产辅助建、构筑物。230m 平台中部设置通过一座上跨绕城高速的桥连接到作业区东侧。

②装卸工艺

本工程码头装卸工艺主要由装卸船作业、堆场装卸作业、水平运输三大部分组成。



多用途泊位码头前沿采用岸边集装箱起重机进行装卸船作业，共 9 台，其中 3 台 50t-22m，6 台 35t-22m；堆场采用轨道式集装箱龙门起重机，其中 15 台 40t-40m；水平运输采用集装箱牵引车和半挂车，空箱堆场采用空箱堆高机，拆装箱库采用叉车作业。

③ 水工建筑物

多用途泊位共 6 个，作业平台长 766m，宽 30m，分为 20 个结构段，单段长 38.3m，为框架式桩基梁板结构。

引桥共四座，为排架式桩基梁板结构，引桥均长 87m，上下游引桥宽 16m，中间引桥宽 20m。

④ 陆域形成及堆场及道路

陆域场地部分需开挖、回填形成，填方区拟采用分层回填分层碾压，形成陆域，挖方区除表层覆盖层及部分强风化岩可挖掘外，其余需进行爆破。对于场地边坡，挖方边坡采用“锚杆框格梁+植被砼”防护；低填边坡采用预制六角块混凝土防护；高填边坡填筑过程中对坡体进行加筋，坡面采用预制六角块防护加固。

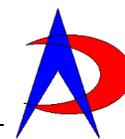
本作业区陆域道路呈环状布置，以利于港内集疏运。港区内道路路面宽度主干道为 20~24m，次干道为 15m，支道为 9m。转弯半径为 15m。

道路铺面结构采用沥青混凝土和现浇混凝土大板路面。

集装箱重箱堆场采用高强混凝土联锁块面层结构；空箱堆场采用高强混凝土联锁块面层结构；道路采用沥青混凝土结构。

⑤ 配套工程

根据生产的需要，包括供电、控制、通信、给排水、生产及辅助生产建筑物（主要包括集装箱办公用房、联检用房、侯工楼、前方调度楼、检查桥、变电所、大门管理间等共计 19 项建筑单体，建筑总面积为 35737 平方米）通



风、动力、环境保护等。

(4) 工程项目建设进度情况

①二期扩建工程水工结构 A 标段

2011 年 1 月，重庆果园港埠有限公司发布了“重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程水工结构 A 标段招标公告”，招标范围包括六个泊位水工作业平台、引桥、码头前沿护岸、港池疏浚、引桥接岸结构。该项目由中交第二航务工程局有限公司中标。

2011 年 2 月 20 日，重庆果园港埠有限公司与中交第二航务工程局有限公司签定了《重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程水工结构 A 标段施工合同》(合同编号: CY-IJKJ-水 A 施-020)，签约合同价约 48,524.92 万元。

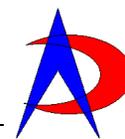
2011 年 3 月 17 日，重庆果园港埠有限公司向二期扩建工程水工结构 A 标段承包方中交第二航务工程局有限公司签发进场通知书，确定该标段进场时间为 2011 年 4 月 3 日。

二期扩建工程水工结构 A 标段已于 2013 年 5 月 20 日完工，2013 年 6 月 8 日召开了重庆主城港区果园作业区二期及二期扩建工程水工标段预验收；2013 年 8 月 21 日重庆港区果园作业区二期扩建工程水工结构 A 标进行了交工验收。

②二期扩建工程多用途泊位后方陆域综合 B 标

2011 年 3 月，重庆果园港埠有限公司发布了“重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程多用途泊位后方陆域综合 B 标段施工招标公告”，招标范围为果园二期扩建工程红线范围内，鱼嘴长江大桥上游、渝怀铁路以南至码头前沿护岸（不含前沿护岸）的 193.3 平台范围内的所有工程（含港区连接桥、231.5 平台与 193.3 平台之间挡土墙）。该项目由长江航道局中标。

2011 年 6 月 10 日，重庆果园港埠有限公司与长江航道局签定了《重庆港



主城港区果园作业区二期扩建工程多用途泊位后方陆域综合 B 标施工合同》(合同编号: CY-IIKJ-陆多 B-034), 签约合同价约 25, 771. 56 万元。

2012 年 2 月 7 日, 重庆果园港埠有限公司向重庆主城港区果园作业区二期扩建工程多用途泊位后方陆域综合 B 标段承包方长江航道局签发进场通知书, 确定该标段进场时间为 2012 年 2 月 7 日。

2014 年 1 月 9 日, 对果园港二期扩建工程多用途泊位陆域综合 B 标部分工程进行了交工验收。

截至评估基准日, 重庆主城港区果园作业区二期扩建工程多用途泊位后方陆域综合 B 标段合同约定项目已完工约 98%左右。

③二期扩建工程多用途泊位后方陆域综合 A 标

2011 年 3 月, 重庆果园港埠有限公司发布了“重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程多用途泊位后方陆域综合 A 标段施工招标公告”, 招标范围为果园二期扩建工程红线范围内, 鱼嘴长江大桥上游、渝怀铁路线以南的 231. 5 平台范围内的所有工程(含港区连接隧道、不含 231. 5 平台与 193. 3 平台之间挡土墙)。该项目由中建筑港集团有限公司中标。

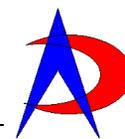
2011 年 6 月 30 日, 重庆果园港埠有限公司与中建筑港集团有限公司签定了《重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程多用途泊位后方陆域综合 A 标施工合同》(合同编号: CY-IIKJ-陆多 A-03), 签约合同价约 21, 402. 77 万元。

2012 年 2 月 7 日, 重庆果园港埠有限公司向重庆主城港区果园作业区二期扩建工程多用途泊位后方陆域综合 A 标段承包方中建筑港集团有限公司签发进场通知书, 确定该标段进场时间为 2012 年 2 月 7 日。

截至评估基准日, 该标段工程尚在建设当中, 目前累计完工进度约为 30%。

④二期扩建多用途泊位工程主要设备

重庆主城港区果园作业区二期扩建集装箱码头工程项目截至评估基准日



已安装了两台 50T-22M 岸边集装箱起重机、两台 40.5T-40M 轨道式集装箱门式起重机、机房建设及终端设备、线路迁改工程，正在进行的海关建设监管场所及配套施工程、集装箱管理软件系统等。

10、果园集装箱公司所处行业情况

(1) 港口行业主要法规及政策

我国港口现行行政管理的框架体系是：国务院交通主管部门负责对全国港口实行统一的行政管理，主要负责制定全国港口行业发展规划、发展政策和法规；省级交通主管部门负责本行政区域内港口的行政管理工作，主要负责本地区的港口发展规划、发展政策和法规；港口所在城市人民政府港口主管部门负责按照“一港一政”的原则，依法对港口实行统一的行政管理。

港口行业涉及的主要法律、法规及政策有《中华人民共和国港口法》、《中华人民共和国海上交通安全法》、《港口经营管理规定》、《港口建设费征收使用管理办法》、《中华人民共和国港口收费规则（内贸部分）》、《中华人民共和国交通部港口收费规则（外贸部分）（修正）》、《港口道路交通管理办法》、《港口建设费征收办法施行细则》、《港口工程竣工验收办法》、《港口危险货物管理规定》等。

(2) 港口行业竞争情况

① 行业竞争格局和市场化程度

港口企业具有一定的自然垄断性，各港口的区域位置在一定程度上决定其经济腹地、货源范围、服务辐射区域及发展潜力。随着港口经营者的市场竞争意识不断加强，客户对港口的选择更加理性化，港口服务业已实现较高度度的市场化经营。

港口行业的竞争主要存在于相同经济腹地同类货种之间的竞争。地理位置间隔较远的各个港口，依托于其货源范围、服务辐射区域的优势，能够有



效克服港口之间的替代性竞争。地理位置相近的港口通过对货物运输品种和客户的差异性选择，形成服务优势，构建核心竞争力。

我国港口吞吐量年净增加量与年新增吞吐能力之间的缺口率经历了连续几年的缩小之后，仍然存在较大缺口，国内各港口之间的整体竞争程度尚不激烈。2012年，全国港口完成货物吞吐量107.76亿吨，增长7.4亿吨，比上年增长7.3%。其中，沿海港口完成68.80亿吨，增长5.2亿吨，比上年增长8.2%；内河港口完成38.96亿吨，增长2.2亿吨，比上年增长5.9%。2012年沿海港口新建及改（扩）建码头泊位135个，新增吞吐能力3.24亿吨，和沿海港口吞吐量增长量相比，缺口1.96亿吨；内河港口新建及改（扩）建码头泊位251个，新增吞吐能力1.2亿吨，和内河港口吞吐量增长量相比，缺口1.0亿吨。

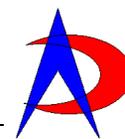
从分货种竞争情况考虑，集装箱运输的竞争主要体现在港口的集疏运条件、港口设施、航班密度、航线覆盖范围等。由于国际班轮公司为降低成本在同一经济区一般只选择一个港口作为该区域的干线港，因此集装箱业务在相邻港口间的竞争较为激烈。大宗散货由于低附加值的特点，货主主要考虑的是低运输成本及最短内陆运距，而港口在地理位置的选择上基本处于被动地位，因此大宗散货在相邻港口间的竞争程度相对集装箱较低。

②我国港口行业的进入壁垒

进入我国港口行业的主要影响因素包括：

A、港口自然资源

- a、岸线条件：建设港口需要有良好的岸线资源和水深条件；
- b、陆域条件：需要具有宽阔平坦的地表面积，便于修建码头、堆场、仓库、道路和辅助设施；
- c、水域条件：有适当宽度和方便进出港的航道；有相当面积和深度的港



池、锚地；需要有保持港域浪静波稳的设施；

d、气候条件：无地震、海啸、台风等严重灾害影响，不冻少淤。

B、腹地经济水平

港口是货物和旅客集散的节点，港口发展与腹地经济的发展规模、经济结构、活跃程度、贸易状况及经济环境密切相关。

C、集疏运条件

港口须具备便利的交通条件，有铁路、公路、管道、河道等现代化运输网与之相连，以发挥港口集散中心的作用。

D、投资规模

港口投资是基础性建设项目，具有投资规模大、建设周期长的特点。

E、行政许可

码头运营商须取得多个相关行政主管部门的许可：交通运输部颁发的港口经营许可证；港口项目的建设需要获得海洋、环保、安全、国土、海事、渔政等部门的许可，以及地方政府、行业主管部门、综合管理部门的批准；港口经营外贸货物还须获得海关、国检、边检等涉外管理部门的许可和监管。

F、规划控制

港口建设既要符合国家政策，又要符合地方及产业发展规划，还应满足港口规划、城市规划以及交通规划。

综上所述，我国港口行业具有较高的进入壁垒。

(3) 港口行业发展的有利和不利因素

①有利因素

A、产业和行业政策

根据《交通运输“十二五”发展规划》：继续有序推进沿海港口基础设施建设，优化沿海港口结构与布局，着力拓展港口功能，提升港口的保障能力



和服务水平。充分发挥内河水运优势，发挥内河水运对沿江产业布局的引导作用，认真贯彻落实《国务院关于加快长江等内河水运发展的意见》，加快以高等级航道和主要港口为重点的内河水运基础设施建设，大力提高运输服务水平，建设现代化的内河水运体系。

港口的战略地位还体现在对城市经济发展的导向和促进作用上，港城互动发展是沿海城市走向现代化的一个基本路径。作为区域集群中心的国际化都市大多拥有通往世界各地的港口作依托，并基于此构架起飞平台。我国颁布的《港口法》已经确立了“一城一港、一港一政”的港口体制，各沿海及内河港口城市均认识到经济全球化条件下日益密切的港城互动关系，纷纷实行“以港兴市”发展战略，把港口作为城市经济发展的重要依托。

产业政策和行业政策的支持已成为促进我国港口业发展的有利因素。

B、长期稳定发展的国内宏观经济

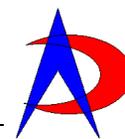
港口行业在国民经济中属于重要的基础设施行业，通过对 20 世纪 90 年代以来的数据进行分析，港口发展与国民经济的联系日益紧密，港口吞吐量与 GDP 的相关系数高达 0.92。

改革开放以来，中国经济稳步增长，在近 20 多年的时间里，年均增长速度超过 9%，成为世界上经济增长速度最快的国家之一。我国的宏观经济处于一种长期稳定看好的态势，“十二五”期间我国 GDP 预计仍将保持稳定增长。因此，长期稳定发展的宏观经济将有利于港口业的发展。

C、腹地经济加快发展

港口直接为腹地经济发展所驱动。腹地经济结构、资源禀赋、经济增长水平以及综合交通条件等都将直接影响港口企业未来价值成长性。

长江是世界第三、我国第一大河流。它不仅是中华文明的发源地，更是当代中国经济社会发展的重要命脉。长江横跨我国东、中和西部三大地区，



流域总面积 180 万 km²，占全国的 18.8%，干流全长 6300 余 km，支流众多，其中长度 500km 以上的支流 18 条，流域面积超过 1000km²的支流达 437 条；长江流域湖泊众多，湖泊总面积 15200km²，约为全国湖泊总面积的 1/5。长江流域 80%以上的土地面积适宜于人类的生活、生产和各类社会经济活动，在全球流域面积上百万平方公里的大江大河中举世无双。干支流通航里程约 7.1 万公里，占全国的一半以上，是我国主要内河航道，素有“黄金水道”的誉称。长江流域涉及我国 19 个省（自治区、直辖市），不仅经济总量大，而且横跨东、中、西三大经济区域，在我国经济发展中处于东出西进、辐射南北、带动周边的“脊梁”位置，是我国基础原材料、机电工业和高新技术等优势产业集中地，是最具国际竞争力的经济“增长极”。随着西电东送、西气东输、青藏铁路和南水北调等与长江流域息息相关的这四大战略性工程的实施，随着以上海为龙头，以南京、武汉、重庆为中心的开放型一体化经济的迅速发展，长江流域的战略地位更加重要。这对港口运输业的发展提供了足够的空间。

D、水运交通具有显著优势

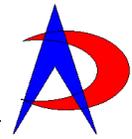
港口作为水运交通的重要组成部分，相比其他运输方式具有明显的特点和优势。水路运输是最传统的运输方式，与其它运输方式相比，现代水运有运输成本低、能源消耗少、土地占用少、环境影响小等特点和优势。

②不利因素

A、全球经济增速放缓

在美国经济复苏缓慢、欧债危机持续蔓延，世界主要经济体出现衰退，我国经济增速也明显放缓，我国的对外贸易量和国内贸易量受到明显影响，这将影响港口的货物吞吐量。

B、经济发展和港口资源不平衡将导致港口之间的竞争加剧



我国幅员辽阔，各地区的经济发展水平和国民经济基础条件各不相同，依托经济腹地发展的各个港口面临的市场情况也不相同，各港口所服务的腹地经济发展的快慢程度，将影响我国港口行业的发展速度。另外，我国各地区港口的布局不尽合理，部分港口的经济腹地重合，也将导致港口之间竞争的加剧。

(4) 港口行业的特点、经营模式、技术水平、周期性和区域性特征

①港口行业的特点

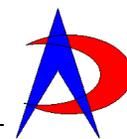
港口不仅是货物水陆空运输的中转地，而且提供了发展转口贸易、自由港和自由贸易区的机会，在现代国际生产、贸易和运输系统中处于十分重要的战略地位，发挥着日益重要的作用。

世界港口的发展大体经历了三代，第一代港口功能定位为纯粹的“运输中心”，主要作为海运的必经通道提供船舶停靠、海运货物的装卸、转运和仓储等；第二代港口功能定位为“运输中心+服务中心”，除了提供货物的装卸仓储等，还增加了工业和商业活动，使港口具有了货物的增值功能；第三代港口功能定位为“国际物流中心”，除了在国际贸易中继续保持强大集散功能并进一步提高集散效率之外，还具备集有形商品、技术、资本、信息于一体的物流功能。目前，世界主要港口中第二代港口仍是发展的主流，但随着经济全球化、市场国际化和信息网络化的发展，一些大型港口如鹿特丹港、安特卫普港、香港港、新加坡港等，已经开始向第三代港口转型。从功能上来分析，国内港口更多的是处在第二代发展阶段中。

②港口行业的经营模式

港口企业的经营模式与其他行业相比有如下特点：

A、企业规模大：港口企业投资规模较大，并保持持续的投资增长趋势，加之随着港口行业整合的不断深入，导致港口企业集团规模大。港口企业集



团通常跨多个港口经营，以港口服务为中心进行相关多元化产业扩张，逐步形成了较为庞大的港口经营产业链条；

B、业务多元化延展：我国港口企业由以货物的装卸、运输为主的码头业务扩展至港口物流以及与港口生产相关的船舶拖带、理货、驳运、仓储、船货代理、国际邮轮服务等在内的港口服务业务；

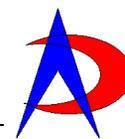
C、企业集团化、结构化发展：港口企业层级多，组织结构复杂，基本以集团化运营为主。港口集团从资产结构上拥有控股公司、合（联）营企业以及参股公司等；从区域结构上拥有跨境经营公司、跨地区经营公司和区域内经营公司等；从下属企业所涉业务结构上拥有码头公司、物流公司、航运服务公司、投资公司等。

③技术水平

我国港口行业的技术水平差异性较大，沿海港口整体明显优于内河港口，其差异主要体现在码头设施和工艺装备的专业化、自动化和信息化程度以及技术人才上。目前，我国港口行业技术装备逐步适应船舶大型化、港口深水化和泊位专业化的发展趋势，国内主要港口和新建大型泊位普遍采用世界先进的港口装卸技术，整个行业的技术装备水平与世界先进水平相当。

④周期性和区域性

我国港口行业的周期性与宏观经济波动紧密相关，经济景气变化影响货物的总体吞吐量，相关行业的周期状况也会影响具体货物的吞吐量。尽管港口行业服务于整个经济，但就具体港口而言，其服务的范围、服务的种类主要针对自身的港口经济腹地，具有一定的区域性。港口的经济腹地受港口集疏运条件的影响，港口与内陆地区联系的交通运输网络越发达，港口经济腹地越大，反之亦然。此外还与港口的性质有直接关系。对港口经济腹地的划分有助于了解腹地内的资源状况和经济潜力，是确定港口合理分工、进行港



口布局和规划的基本依据。港口经济腹地与港口间存在着相互依存、相互作用的关系：经济腹地经济越发达，对外经济联系越频繁，对港口的运输需求也越大，由此推动港口规模扩大和结构演进；港口的发展又为经济腹地的发展创造条件，可促使港口经济腹地范围的进一步扩展。港口和其经济腹地间的这种相互作用关系，对以港口为中心的区域经济发展具有重要意义。

（5）企业所在行业与上下游行业之间的关联性，上下游行业发展对本行业发展的有利和不利影响

港口服务行业的上、下游行业包括公路和铁路运输、海运和内河运输等行业。港口服务行业的发展与其上下游行业的发展密切相关。到港口所在地的公路、铁路、海运、内河运输的畅通将有利于货主及时将产品运抵港口从而确保港口能够吸引更多的客户前来进行货物装卸，提高港口行业的业务收入；反之则不利于客户选择港口为其进行服务，不利于港口行业的发展。

11、委托方和被评估单位之间的关系

重庆港九与果园集装箱公司同受港务物流集团控制。

（三）报告使用人

本评估报告使用人为：本评估项目的委托方、评估对象的产权持有人及其控制人、实施本次评估目的对应经济行为的当事人、法律法规规定有权使用评估报告的其他使用者。

二、评估目的

重庆港九拟定向增发募集资金购买港务物流集团持有的果园集装箱公司65%股权，提供果园集装箱公司股东全部权益价值在评估基准日的市场价值参考。

《重庆港九股份有限公司第五届董事会第二十八次会议决议公告》（公



告编号：临 2014-005 号) 审议并通过《关于公司 2014 年度非公开发行股票方案的议案》，议案主要内容为：本次发行募集资金扣除发行费用后拟用于收购重庆港务物流集团有限公司持有的重庆果园集装箱码头有限公司 65%的股权。

三、评估对象和范围

本次评估对象为果园集装箱公司的股东全部权益价值。

本次的评估范围为果园集装箱公司申报的全部资产和负债。根据果园集装箱公司经注册会计师审计后的财务报表，截至 2013 年 12 月 31 日，果园集装箱公司资产总额为 159,427.94 万元，负债总额为 33,927.94 万元，所有者权益为 125,500.00 万元。

金额单位：人民币万元

科目名称	账面价值
一、流动资产合计	1,383.81
货币资金	420.59
应收账款	
预付账款	963.22
其他应收款	
二、非流动资产合计	158,044.13
固定资产	102.87
在建工程	110,134.79
长期待摊费用	-
其他非流动资产	47,806.46
三、资产总计	159,427.94
四、流动负债合计	33,927.94
五、非流动负债	
六、负债总计	33,927.94
七、净资产(所有者权益)	125,500.00



主要的资产和负债情况如下:

1、货币资金

截至评估基准日,货币资金账面值 420.59 万元,为现金和银行存款,果园集装箱公司在 1 个银行开设账户。

2、预付账款

截至评估基准日,预付账款账面值 963.22 万元,系预付的工程款。

3、固定资产

截至评估基准日,固定资产账面值 102.87 万元,主要为交通运输车辆及办公电子设备,主要分布在果园集装箱公司生产经营场所。

4、在建工程

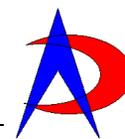
截至评估基准日,在建工程为果园集装箱公司在建的重庆港主城港区果园作业区二期扩建集装箱码头工程项目,账面值 110,134.79 万元,其中:建安投资账面值 80,410.97 万元、设备投资账面值 5,703.65 万元、待摊投资账面值 24,020.17 万元。

(1) 建安投资

多用途泊位工程建安投资账面值由二期扩建水工结构 A 标段、多用途泊位后方陆域综合 A、B 标组成。

水工结构 A 标段工程主要包括六个泊位水工作业平台、引桥、码头前沿护岸、港池疏浚、引桥接岸结构。2013 年 8 月 21 日,水工结构 A 标进行了竣工验收。

多用途泊位后方陆域综合 B 标工程主要包括果园二期扩建工程红线范围内,鱼嘴长江大桥上游、渝怀铁路以南至码头前沿护岸(不含前沿护岸)的 193.3 平台范围内的所有工程(含港区连接桥、231.5 平台与 193.3 平台之间挡土墙)。截至评估基准日,该标段工程大部分已完工,完工率约为合同金



额的 98%左右；2014 年 1 月进行部分工程的交工验收。

多用途泊位后方陆域综合 A 标工程主要包括果园二期扩建工程红线范围内，鱼嘴长江大桥上游、渝怀铁路线以南的 231.5 平台范围内的所有工程（含港区连接隧道、不含 231.5 平台与 193.3 平台之间挡土墙）。该标段工程尚在建设当中，截至评估基准日，该标段工程累计完工进度约为 30%左右。

（2）设备投资

多用途泊位工程在建设设备投资主要包括 2 台 50T-22M 岸边集装箱起重机、2 台 40.5T-40M 轨道式集装箱门式起重机、线路迁改工程、机房建设及终端设备、海关监管场所及配套设施工程、集装箱管理软件系统等。2 台 50T-22M 岸边集装箱起重机的生产厂家为无锡华东重型机械有限公司，该设备已于 2013 年 4 月进行了交工验收；2 台 40.5T-40M 轨道式集装箱门式起重机生产厂家为成都畅越机械工程有限公司，设备安装工作已完成；线路迁改工程、机房建设及终端设备已完成；海关监管场所及配套设施工程、集装箱管理软件系统建设截至评估基准日尚未完工。

（3）待摊投资

待摊投资主要归集了工程项目分摊的借款利息、疏港大道工程费、工程监理费、建设单位管理费、勘察费、前期工作费、招投标费及筹建期间的开办费等工程费用。

5、其他非流动资产

截至评估基准日，其他非流动资产账面值 47,806.46 万元，为二期扩建多用途泊位工程分摊的土地征用和规费，土地账面成本中已包含预计的土地出让金，根据“渝府地[2013]17 号”《重庆市人民政府关于重庆港务物流集团有限公司修建重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程划拨国有建设用地的批复》，纳入本次评估范围的集装箱码头土地 930.58 亩为划拨用地，2014 年



4月24日，该划拨用地已转为出让用地，但尚未取得土地使用权证。

6、应付账款

截至评估基准日，应付账款账面值为 5,042.16 万元，为应付的工程款、质保金及民工保证金。

7、其他应付款

截至评估基准日，其他应付款账面值为 28,886.34 万元，主要为向港务物流集团的借款。

果园集装箱公司无无形资产，也无未记录的无形资产。

评估对象和范围与委托评估对象和范围完全一致。具体评估对象详见资产评估明细表。

四、价值类型及其定义

资产评估价值类型包括市场价值和市场价格以外的价值类型。

资产评估的价值类型取决于评估特定的目的、市场条件和评估对象的使用状况。本次资产评估是在持续使用假设前提下，通过充分考虑评估目的、市场条件、评估对象自身条件等因素，评估果园集装箱公司股东全部权益价值。本次资产评估对市场条件和评估对象的使用等无特别限制和要求，评估目的系为委托方提供委估资产的市场价值参考，符合市场价值的定义，故本次评估选择评估报告价值类型为市场价值。

市场价值是指自愿买方和自愿卖方在各自理性行事且未受任何强迫压制的情况下，评估对象在评估基准日进行正常公平交易的价值估计数额。

五、评估基准日

本次评估基准日为2013年12月31日。



评估基准日由委托方确定，主要考虑尽可能与评估目的实现日接近，以便评估结果有效服务于评估目的，尽量减少评估基准日后事项对评估结果的影响。

六、评估依据

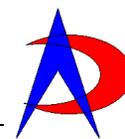
本次资产评估遵循的评估依据主要包括经济行为依据、法律法规依据、评估准则依据、资产权属依据，及评定估算时采用的取价依据和其他参考资料等，具体如下：

（一）行为依据

《重庆港九股份有限公司第五届董事会第二十八次会议决议公告》（公告编号：临2014-005号）。

（二）法律法规依据

- 1、《中华人民共和国土地管理法》；
- 2、《中华人民共和国土地管理法实施条例》；
- 3、《中华人民共和国企业国有资产法》；
- 4、《国有资产评估管理办法》（国务院 91 号令）；
- 5、《企业国有资产监督管理暂行条例》（国务院 378 号令）；
- 6、《企业国有产权转让管理暂行办法》（国务院国资委、财政部第 3 号令）；
- 7、《企业国有资产评估管理暂行办法》（国务院国资委令第 12 号令）；
- 8、国务院国有资产监督管理委员会《关于加强企业国有资产评估管理工作有关问题的通知》（国资委产权[2006]274 号）；
- 9、重庆市国有资产监督管理委员会《重庆市企业国有资产评估项目备案管理办法》；



10、重庆市国有资产监督管理委员会制定的《重庆市企业国有资产评估管理暂行办法》（渝国资〔2007〕20号）；

11、《重庆市国有资产监督管理委员会关于企业国有资产评估管理有关问题的通知》（渝国资产〔2007〕148号）；

12、其它相关的法律法规文件。

（三）准则依据

1、《资产评估准则—基本准则》（财企〔2004〕20号）；

2、《资产评估职业道德准则—基本准则》（财企〔2004〕20号）；

3、《资产评估职业道德准则—独立性》（中评协〔2012〕248号）；

4、《资产评估准则—评估报告》（中评协〔2011〕230号）；

5、《资产评估准则—评估程序》（中评协〔2011〕230号）；

6、《资产评估准则—机器设备》（中评协〔2007〕189号）；

7、《资产评估准则—不动产》（中评协〔2011〕230号）；

8、《资产评估价值类型指导意见》（中评协〔2007〕189号）；

9、《资产评估准则—企业价值》（中评协〔2011〕227号）；

10、《企业国有资产评估报告指南》（中评协〔2011〕230号）；

11、《注册资产评估师关注评估对象法律权属指导意见》（会协〔2003〕18号）；

12、《企业会计准则—基本准则》（财政部令第33号）；

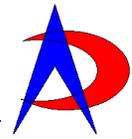
13、《企业会计准则—应用指南》（财会〔2006〕18号）；

14、其它相关的准则依据。

（四）权属依据

1、果园集装箱公司提供的章程和验资报告；

2、果园集装箱公司评估基准日资产负债申报明细表；



- 3、果园集装箱公司提供的机动车行驶证;
- 4、重要资产购置合同或发票;
- 5、果园集装箱公司提供的其他产权证明文件和资料。

(五) 取价依据

● 成本法适用的取价依据

1、有关机器设备的取价依据

(1) 评估人员通过登录“太平洋汽车网”、“易车网”等网站查询报价或直接向车辆代理商电话询价;

(2) 评估机构收集的与本次评估有关的询价资料。

2、有关土地使用权的取价依据

(1) 《重庆市国土房管局关于公布执行重庆市主城区及江津区双福街道珞璜镇土地级别的通知》(渝国土房管〔2012〕305号);

(2) 重庆市人民政府《关于调整国有土地使用权土地级别基准地价和土地出让金标准的通知》(渝府[2002]79号);

(3) 重庆市国土资源和房屋管理局《关于印发〈重庆市国有土地使用权土地级别基准地价和土地出让金标准实施细则〉的通知》(渝国土房管发[2002]486号);

(4) 重庆市国土房管局《关于印发重庆市国有建设用地使用权供应价款确定技术规则(试行)的通知》(渝国土房管发[2009]255号);

(5) 估价机构收集的与本次土地估价有关的其他询价及调查资料。

3、综合性取价依据

(1) 中国人民银行公布的存贷款利率;

(2) 相关税收法规及税率。

● 收益法适用的取价依据



- 1、果园集装箱公司提供的 2014 年及以后年度的盈利预测资料;
- 2、果园集装箱公司提供的《重庆港主城港区果园作业区二期扩建多用途泊位工程可行性研究报告》;
- 3、评估人员调查获取的同类型公司的相关资料;
- 4、中国人民银行公布的存贷款利率;
- 5、证券交易所及上市公司行业的相关查询资料;
- 6、同花顺 ifind 金融终端查询数据;
- 7、相关税收法规及税率;
- 8、评估人员从相关网站收集的有关询价资料和参数等资料。

(六) 其他依据

- 1、果园集装箱公司提供的审计报告、会计报表、会计凭证、财务经营方面的资料、银行对账单及余额调节表，以及工程建设方面的有关协议、合同书、发票等工程资料;
- 2、果园集装箱公司提供的其他有关资料。

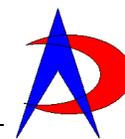
七、评估方法

(一) 资产评估的基本方法

资产评估的方法主要有收益法、市场法和资产基础法。注册资产评估师执行企业价值评估业务，应当根据评估对象、价值类型、资料收集情况等相关条件，分析收益法、市场法和资产基础法三种资产评估基本方法的适用性，恰当选择一种或多种资产评估基本方法。

1、市场法

企业价值评估中的市场法，是指将评估对象与可比上市公司或者可比交易案例进行比较，确定评估对象价值的评估方法。其使用的基本前提有：



- (1) 存在一个活跃的公开市场;
- (2) 公开市场上存在可比的资产及其交易活动。

2、收益法

企业价值评估中的收益法，是指将预期收益资本化或者折现，确定评估对象价值的评估方法。应用收益法必须具备的基本前提有：

- (1) 评估对象的未来预期收益可以预测并可以用货币衡量；
- (2) 资产所有者获得预期收益所承担的风险可以预测并可用货币衡量；
- (3) 评估对象预期获利年限可以预测。

3、资产基础法

企业价值评估中的资产基础法，是指以被评估企业评估基准日的资产负债表为基础，合理评估企业表内及表外各项资产、负债价值，确定评估对象价值的评估方法。采用资产基础法的前提条件有：

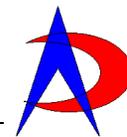
- (1) 评估对象处于持续使用状态或设定处于持续使用状态；
- (2) 可以调查取得购建评估对象的现行途径及相应的社会平均成本资料。

(二) 评估方法选用

本次委托评估的是果园集装箱公司股东全部权益，果园集装箱公司系从事港口集装箱装卸的公司，评估人员无法收集到与果园集装箱公司经营规模、业务种类相类似企业的股权交易案例，故无法采用市场法进行评估。

果园集装箱公司目前主要资产已建成并达到可使用状态，根据其提供的项目建设前期可行性研究及公司管理层对未来集装箱经营业务的分析，认为其未来收益能进行合理预测，取得预期收益所承担的风险也可以预测并可以量化，其预期获利年限可以预测，因此本次评估可采用收益法进行评估。

果园集装箱公司有较完备的财务资料和资产管理资料可以利用，资产的



再取得成本的有关数据和信息来源较广，资产重置成本与资产的现行市价存在着内在联系和替代。故本次适宜采用资产基础法进行评估。

根据本报告的评估目的，被评估单位自身的特点，分析评估方法的适用性后，评估人员对果园集装箱公司股东全部权益采用资产基础法和收益法进行评估。

● 资产基础法

资产基础法具体模型如下：

股东全部权益评估价值 = Σ 各项资产评估值 - Σ 各项负债评估值

在评估过程中，评估人员根据各项资产及负债的具体情况，分别采用不同的评估方法，具体如下：

1、流动资产的评估

(1) 货币资金

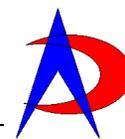
货币资金包括现金、银行存款。

评估人员现场监盘了现金的盘点过程，并根据现金日记账记录及评估基准日至盘点日期间的现金收支情况进行倒推计算，得出评估基准日的实有现金余额，并以清查核实后的现金实际金额确定评估值。

评估人员对银行存款账户进行了函证，审核了银行存款对账单和余额调节表，并以清查核实后的金额确定为评估值。

(2) 预付账款

预付账款主要为预付的工程款。评估人员核对了预付款项的明细表与明细账、会计报表的金额，了解了果园集装箱公司购货与付款内控制度及执行情况，抽查原始凭证、购货合同及发票等，分析业务发生的时间和原因，并进行函证，判断预付款项的真实性、完整性。在清查核实的基础上，评估人员根据预付款项的账龄情况进行分析，了解债务人的经营情况、欠款原因、



双方业务往来情况以及期后回收等情况，综合分析款项未来可收回的金额及可能出现的损失，以核实后账面金额确定评估值。

2、非流动资产的评估

(1) 机器设备

委评设备主要为电子办公设备及车辆。评估人员采用重置成本法进行评估，即根据设备现行购置价格、运杂费、安装调试费及其他合理购建费用计算重置全价，再结合设备新旧程度和使用维护状况综合确定成新率，相乘后得出评估值。

设备评估值=设备重置全价×成新率

①对于电子办公设备

评估人员考虑到该类设备安装调试费、运费低至可忽略不计，因此设备重置全价=设备购价

②对于运输车辆

运输车辆重置全价=车辆购价（含税）+购置附加费+牌照手续费+其他费用

(2) 在建工程

果园集装箱公司纳入本次评估范围的在建工程主要为其在建的重庆港主城港区果园作业区二期扩建工程多用途泊位工程项目。由于工程尚未完工，评估人员对在建工程采用重置成本法进行评估，具体评估过程如下：

①建安投资

对处于正常施工建设、工程款项正常支付，开工时间距离评估基准日较近且处于在建的建安工程，评估人员主要对已发生的费用进行清查核实，保留审计后账面值；对于开工时间距离评估基准日较久且已完工的建安工程，评估人员主要对已发生的费用进行清查核实，根据项目实施进度的工作量和



现行材料、人工费标准，采用指数调整法对工程费用进行合理分析后确定在建工程评估值。

②设备投资

对设备安装工程，由于安装时间短，评估人员主要核实账面值核算的内容，保留审计后账面值。

③待摊投资

A、对于待摊投资中的疏港大道工程费用，评估人员核对了分摊过程，保留审计后账面值；

B、对于待摊投资中归集的分摊到果园集装箱码头的其他如借款利息、工程监理费、建设单位管理费、勘察费、前期工作费、招投标费及筹建期间的开办费等其他工程费用。对于其他工程费用等，评估人员根据相关费率标准对其进行测算确定评估值；对于工程发生的资金成本，评估人员按工程投资额、工程前期及其他工程费、工程所需的正常建设年限、相应的资金成本率，测算应计入的合理资金成本额，确定工程资金成本的评估值。

4、土地使用权

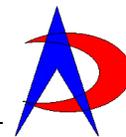
评估人员在充分考虑评估对象的具体情况、评估目的以及各种估价方法的适用性和可操作性等因素后，采用市场比较法、基准地价系数修正法对土地使用权进行评估。

①市场比较法

市场比较法，是根据市场中的替代原理，将估价对象与具有替代性的，且在估价基准日近期市场上交易的类似地产进行比较，并对类似地产的成交价格作适当修正，以此估算估价对象客观合理价格的方法。

公式： $V=VB \times A \times B \times C \times D$

其中：V--估价宗地价格；



VB--比较实例价格;

A--估价对象交易情况指数/比较实例交易情况指数;

B--估价对象估价基准日地价指数/比较实例交易期日地价指数;

C--估价对象区域因素条件指数/比较实例区域因素条件指数;

D--估价对象个别因素条件指数/比较实例个别因素条件指数。

② 基准地价系数修正法

基准地价系数修正法是根据宗地的土地级别、土地使用条件和开发程度等，按照替代原则，就影响待估宗地的区域因素和个别因素的影响程度，与基准地价修正系数说明表中的区域因素和个别因素指标条件相比较，确定这些因素影响地价的程度，再对照修正系数表相应的影响程度，确定每个影响地价因素的修正系数，据此对基准地价进行修正。同时，根据基准地价评估期日、使用年限、宗地成熟度、容积率、土地使用权类型等，分别对待估宗地进行期日修正、年期修正、宗地成熟度修正及容积率修正等，最后求得待估宗地在评估期日的土地价格。其基本公式为：

待估宗地价格=基准地价×(1+成熟度修正系数+区域和个别因素修正系数)×容积率修正系数×年限修正系数×基准日修正系数

3、 负债的评估

果园集装箱公司负债主要包括应付账款、应付职工薪酬、应交税费和其他应付款。评估人员在清查核实各项负债的实际债权人、负债金额的基础上，考虑评估目的实现后公司实际需要承担的金额等因素，以清查核实值作为评估值。

● 收益法

收益法，是从收益的角度出发，将被评估单位作为一个整体，根据预期收益折现求得股东全部权益于评估基准日的价值。为避免会计利润和现金红



利的缺陷和限制，准确把握股东全部权益价值，本次评估以股东权益自由现金流作为预期收益，基本模型如下：

股东全部权益价值=经营性资产价值+溢余资产评估值+非经营性资产（-负债）评估值，即：

$$P = \sum_{t=1}^n \frac{F_t}{(1+r)^t} + \frac{F_n}{r \times (1+r)^n} + E + Q$$

式中：P—股东全部权益价值

F_t —第 t 年的权益自由现金流量

F_n —t 年后权益自由现金流量

N—年期

r—折现率

E—溢余资产评估值

Q—非经营性资产（减负债）评估值

1、企业预期收益的确定

根据本次选取的评估模型，预期收益采用企业营业活动产生的权益自由现金流量。

权益自由现金流量（ F_t ）=净利润+折旧及摊销 - 资本性支出 - 营运资本增加额-债务本金偿还额+新增债务

净利润=营业收入 - 营业总成本费用 - 营业税金及附加 - 企业所得税

2、收益期限的确定

本次评估采用分段法分别对果园集装箱公司的权益自由现金流进行预测。即将股权自由现金流分为明确预测期期间的现金流和明确预测期之后的现金流。根据果园集装箱公司营业执照所载，公司经营期限为无限年期，公司系经营港口码头的企业，港口码头作为一个地区的基础设施，评估人员认为在其可预见的未来，不会发生持续经营方面的问题。基于上述原因，本次



评估我们采用永续的方式对公司未来收益进行预测，即预测期为持续经营假设前提下的无限经营年期。根据公司营业收入、各项成本费用及税金等情况，明确的预测期确定为 2014 年至 2021 年。

3、折现率（R）的选取

根据收益额与折现率匹配的原则，采用国际通行的权益资本成本定价模型（CAPM）确定折现率，计算模型如下：

折现率=无风险收益率+权益的系统风险系数×市场风险溢价+企业的特定风险调整系数

$$R=R_f+\text{Beta} \times \text{ERP}+R_c$$

式中：R—权益资本成本

R_f —无风险收益率

Beta—权益的系统风险系数

ERP—市场风险溢价

R_c —企业的特定风险调整系数

4、溢余资产价值的确定

主要为企业超额持有的现金及现金等价物。经分析，果园集装箱公司无溢余资产。

5、非经营性资产及负债价值的确定

非经营性资产及负债价值采用资产基础法评估结果确定。经分析，果园集装箱公司无非经营性资产及负债。

（三）评估结论确定的方法

评估人员根据确定的评估方法，实施必要的评估程序后形成初步评估结论，在综合分析不同评估方法和初步评估结论的合理性及其所用数据的质量和数量的基础上，确定其中一个评估结果用为评估报告的评估结论。



八、评估程序实施过程和情况

根据国家有关资产评估的规定和会计核算的一般原则，按照委托方与本所签订的资产评估业务约定书，评估人员业已实施了对果园集装箱公司的法律性文件与资产产权证明文件的查阅，对会计记录以及相关资料的审核，对相关资产进行了必要的调查，以及我们认为有必要实施的其他资产评估程序。资产评估的详细过程如下：

（一）接受委托阶段

1、接受委托方的委托后，评估机构即确定了有关的资产评估人员并与委托方及果园集装箱公司相关工作人员就本次的评估目的、评估基准日、评估对象与范围、委托评估主要资产的特点等影响资产评估计划的事项进行了认真的讨论。

2、根据委估资产的具体特点，制定评估综合计划和程序计划，确定重要的评估对象、评估程序及主要评估方法。

（二）资产清查阶段

1、资产评估申报明细表的填报

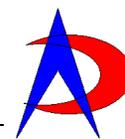
根据委托评估资产特点，有针对性地指导果园集装箱公司进行资产清查和填报资产评估申报明细表。

2、评估对象真实性和合法性的检查

根据果园集装箱公司提供的资产评估申报明细表，评估人员针对实物资产和债权债务采用不同的方式进行清查，以确定资产的客观存在及合法性。

对债权和债务，评估人员采取核对报表、总账、明细账、抽查凭证和发询证函等方式确定资产和负债的真实性。

对机器设备、在建工程等实物资产，评估人员根据资产评估申报明细表，



对重点设备及在建工程进行逐项清查、查阅产权证明，以确定其客观存在。

3、账面价值构成的调查

根据果园集装箱公司的资产特点，查阅有关会计凭证和会计账簿，以及主要资产的购建合同、工程施工图纸、未办理工程结算项目审核报量签证资料等其他工程资料，了解申报评估的资产价值构成情况。

4、评估资料的收集

向果园集装箱公司提交与本次评估相关的资料清单，指导相关人员进行资料收集和准备。

（三）评定估算阶段

1、评估人员在果园集装箱公司有关人员的配合下，到现场对资产进行勘查和清点，具体情况如下：

评估人员对实物资产进行现场勘查，与果园集装箱公司管理人员和工程技术人员进行交流，了解资产管理制度、工程概况及完工情况。充分调查和了解工程情况，结合所收集的资料进行综合分析。

2、各专业组评估人员分别进行市场调查，广泛收集与评估对象有关的市场价格信息，对所收集信息资料进行归类整理和全面分析。

3、评估人员根据现场勘查结论以及市场调查的结果，确定资产评估值，编制相关资产评估技术说明。

（四）评估汇总、提交报告阶段

项目负责人对各专业组评估结果汇总，组织有关人员对评估结论进行分析，认为对果园集装箱公司资产的评估结果是基本合理的。

按照资产评估规范化要求，资产评估报告书、评估技术说明按规定程序进行复核后出具评估报告。

九、评估假设



本评估报告的分析 and 结论仅在设定的以下假设条件下成立:

(一) 一般假设

1、本报告评估结论所依据、由果园集装箱公司所提供的信息资料为可信的和准确的。

2、果园集装箱公司持续经营,合法拥有、使用、处置资产并享有其收益的权利不受侵犯;除非另有说明,假设公司完全遵守所有有关的法律和法规。

(二) 评估环境假设

1、评估对象所在地区的法律、法规、政策环境相对于评估基准日无重大变动;

2、评估对象所在地的社会经济环境、国际政治、市场环境相对于评估基准日无重大变动;

3、与评估对象有关的利率、汇率、物价水平相对于评估基准日无重大变动。

(三) 公开交易条件假设

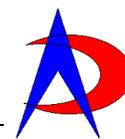
有自愿交易意向的买卖双方,对委估资产及市场、以及影响委估资产价值的相关因素均有合理的知识背景。相关交易方将在不受任何外在压力、胁迫下,自主、独立地决定其交易行为。

1、评估对象按照公平的原则实行公开招标、拍卖、挂牌交易,有意向的购买方理性地报价,平等、独立地参与竞价。

2、与本次评估目的对应的交易相关的权利人、评估委托人、其他利害关系人及其关联人,均不享有对评估对象的优先权,也不干涉评估对象的交易价格。

(四) 预期经营假设

1、在未来可预见的时间内,果园集装箱公司如期实施提供给我们的投资、投产计划和经营政策等不作重大调整;在正常情况下预测的收入、成本及费



用在未来经营中能如期实现。

2、果园集装箱公司二期扩建多用途泊位工程项目按计划投资进度和计划工期进度竣工并按公司经营计划分期投入运营。

3、本次评估所涉及的企业相关营业执照、经营资质证书能顺利取得或长期延期。

4、本次评估所涉及的果园集装箱公司 6 个多用途泊位预测期集装箱吞吐量能达到其设计吞吐量规模 120 万 TEU/年。

5、在未来可预见的时间内，管理团队及员工持续有效地经营和管理公司的业务及资产。

6、果园集装箱公司在未来的生产经营过程中能顺利获得生产经营所需的货运量等，果园集装箱公司生产经营所消耗的主要原辅料、能源的供应及价格无重大变化；果园集装箱公司的客户也不会长期拖欠果园集装箱公司的款项。

7、本次评估测算各项参数取值均未考虑通货膨胀因素。

8、资金的无风险报酬率保持为目前的水平。

9、收益的计算以会计年度为准，假定收支均发生在年末。

10、果园集装箱公司能够按照资金需要顺利融资，同时预测期模拟的资产负债率未达港口行业平均水平则不偿还借款。

11、假设公司未来将采取的会计政策和编写此份报告时所采用的会计政策在重要方面基本一致。

12、无其他不可预测和不可抗力因素造成的重大不利影响。

评估人员根据资产评估的要求，认定这些前提条件在评估基准日时成立，当未来经济环境发生较大变化时，评估人员将不承担由于前提条件改变而推导出不同评估结果的责任。



十、评估结论

(一) 评估初步结论

1、资产基础法

截至评估基准日 2013 年 12 月 31 日，果园集装箱公司经审计后的资产总额 159,427.94 万元，负债总额 33,927.94 万元，净资产 125,500.00 万元。

经本次评估，资产总额 170,698.95 万元，负债总额 33,927.94 万元，净资产 136,771.01 万元，评估增值 11,271.01 万元，增值率 8.98%。

评估结果汇总如下表：

资产评估结果汇总表

评估基准日：2013 年 12 月 31 日

被评估单位：重庆果园集装箱码头有限公司

金额单位：人民币万元

项 目	账面价值	评估价值	增减值	增值率 %
	A	B	C=B-A	D=C/A × 100%
1 流动资产	1,383.81	1,383.81	0.00	0.00
2 非流动资产	158,044.13	169,315.14	11,271.01	7.13
3 其中：固定资产	102.87	93.54	-9.34	-9.08
4 在建工程	110,134.79	169,221.61	59,086.81	53.65
5 其他非流动资产	47,806.46	0.00	-47,806.46	-100.00
6 资产总计	159,427.94	170,698.95	11,271.01	7.07
7 流动负债	33,927.94	33,927.94	0.00	0.00
8 非流动负债				
9 负债合计	33,927.94	33,927.94	0.00	0.00
10 净资产（所有者权益）	125,500.00	136,771.01	11,271.01	8.98

评估结论详细情况见评估明细表。

本次评估，评估增值 11,271.01 万元，增值率为 8.98%。增值的主要原因是土地使用权增值所致，系将土地使用权按市场法进行评估形成评估增值。

2、收益法



收益法，是从收益的角度出发，将果园集装箱公司作为一个整体，根据其未来发展规划，预测未来一定年限的净收益情况，将各年预测的净收益按特定的折现系数折现并相加，求得全部股东权益于评估基准日的价值。

经评估人员评定估算，果园集装箱公司股东全部权益采用收益法评估的结果为 145,946.70 万元（人民币大写：壹拾肆亿伍仟玖佰肆拾陆万柒仟元整）。

本次评估，评估值高于账面值净资产 20,446.70 元，增值率为 16.29%。增值的主要原因是收益法结论是从企业整体获利能力方面来计算股东全部权益，而账面值仅体现为各项资产负债的历史价值的简单相加，因而收益法评估结论高于账面值。

3、评估结论的分析与确定

此次评估资产基础法的评估结论为 136,771.01 万元，收益法的评估结论为 145,946.70 万元，两种方法相差 9,175.69 万元，差异率为 6.71%。

评估人员分析认为：采用资产基础法得出的评估结论，反映为企业各单项资产价值累加并扣除负债后的净额，评估结论与企业实际及潜在的盈利能力存在一定程度的脱节；但资产基础法中各项资产的价值为评估基准日在公开市场上重新取得的成本价值，在市场上较易得到验证，未来不确定因素较少，评估结论比较容易被交易双方所接受。采用收益法得出的评估结论为企业未来预期净收益的折现价值，其价值内涵包括企业各项有形及无形资产给股东带来的未来利益流入，比较接近企业实际和潜在的盈利能力情况；但评估结论受未来经济环境、管理者经营能力等多种变动因素的综合影响存在不可控制风险，且评估结果受预测技术的固有瑕疵及评估师专业判断的影响而存在误差，与资产基础法的评估结论相比，收益法的评估结论合理性较高但不确定性较大。



因此，评估人员认为本次评估选用资产基础法的评估值作为评估结论，比较符合评估对象的特征并有效地服务于评估目的。

经本次评估，截至评估基准日 2013 年 12 月 31 日，果园集装箱公司股东全部权益的评估值为 136,771.01 万元（人民币大写：壹拾叁亿陆仟柒佰柒拾壹万零壹佰元整）。

十一、特别事项说明

（一）本次资产评估是在独立、客观、公正原则下作出的，所有参加资产评估工作的人员与委托方、被评估单位以及其他利害关系人无任何利害关系，资产评估人员严格按照有关制度和规范完成评估工作，在评估过程中资产评估人员恪守职业道德和规范。

（二）本评估报告是在委托方及相关当事方提供基础文件数据资料的基础上做出的。提供必要的资料并保证所提供的资料的真实性、合法性、完整性是委托方及相关当事方的责任；注册资产评估师的责任是对评估对象在评估基准日特定目的下的价值进行分析、估算并发表专业意见。

（三）本评估结论是在本报告载明的评估假设和限制条件下，为本报告列明的评估目的而提出的被评估企业于评估基准日的股东全部权益的市场价值的参考意见，该评估结论未考虑控股股权溢价和少数股权折价及股权流动性折扣对评估对象价值的影响；报告使用者应当理解，股东部分权益价值并不必然等于股东全部权益价值与股权比例的乘积。

（四）本次评估结论是反映评估对象在本次评估目的下，根据公开市场的原则确定的现行市场价值，没有考虑现在及将来可能承担的抵押、担保事宜，以及特殊的交易方可能追加付出的价格等对评估结论的影响，同时，本报告也未考虑国家宏观经济政策发生变化以及遇有自然力和其它不可抗力对



资产价格的影响。当前述条件以及评估中遵循的持续经营原则等其它情况发生变化时，评估结论一般会失效。评估机构不承担由于这些条件的变化而导致评估结果失效的相关法律责任。

本评估报告成立的前提条件是本次经济行为符合国家法律、法规的有关规定，并得到有关部门的批准。

（五）在对评估范围内的资产进行评估时，我们未对部分资产的评估增减值额作任何纳税考虑。

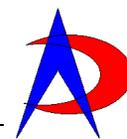
（六）委托方、被评估单位和相关当事方对所提供的评估对象法律权属资料的真实性、合法性和完整性承担责任；注册资产评估师执行资产评估业务的目的是对评估对象价值进行估算并发表专业意见，关注评估对象法律权属，但不对评估对象的法律权属提供保证。

（七）其他事项

1、截至评估基准日，纳入本次评估范围的在建重庆港主城港区果园作业区二期扩建多用途泊位工程项目的水工结构已于2013年5月完工、多用途泊位后方陆域综合B标已基本完工、多用途泊位后方陆域综合A标处于在建状态，上述工程尚未办理工程结（决）算。

2、评估人员注意到，纳入本次评估范围的二期扩建多用途泊位工程项目土地使用权930.58亩（620389.5平方米）为重庆港主城港区果园作业区二期扩建项目港口码头用地（2198160平方米）中的一部分，而截至报告出具日果园港全部用地涉及的城市居民房屋（国有地）的征收尚未全部完成，根据上海国际港务（集团）股份有限公司与港务物流集团签定的《股权、债权置换协议》约定最终金额待相关工作完成后再行结算。

2014年4月24日，重庆市国土资源和房屋管理局与港务物流集团签定了《重庆市国有土地使用权出让合同》“渝地（2014）划转合字（两江）第22



号”，同意将位于江北区鱼嘴镇楼房村1、2、3、5、7社、井池村、堰坪村和原港机厂等处的重庆主城港区果园作业区一期、二期、二期扩展工程项目用地3030202平方米国有建设用地使用权出让给港务物流，用途为交通运输（港口码头）用地，出让年限50年。

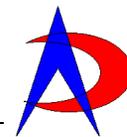
纳入本次评估范围的土地尚未取得土地使用权证，但其账面值已包含土地出让金，本次评估暂按果园集装箱公司拥有出让土地使用权930.58亩（620389.5平方米）进行评估。

3、评估人员注意到重庆港主城港区果园作业区二期扩建多用途泊位工程的项目法人已于2014年3月20日经《重庆市发展和改革委员会关于果园作业区二期工程及二期扩建工程可行性研究报告调整的批复》（渝发改交[2014]239号）原则同意果园作业区二期扩建工程中6个多用途泊位及相关配套设施和果园作业区二期工程中集装箱进出口检查桥、换票报验等设施作为独立功能区，由果园集装箱公司作为该功能区业主；但签定的项目施工合同发包单位尚未变更为果园集装箱公司，据果园集装箱公司介绍相关变更手续正在办理过程中。

4、评估人员注意到果园集装箱公司于2013年12月2日取得重庆市港航管理局颁发的《中华人民共和国港口经营许可证》，证书编号为（渝港航）港经证（临0194）号，有效期至2014年6月1日，本次评估以重庆果园集装箱码头公司正常取得经营许可证为前提。

（八）对企业存在的可能影响资产评估值的瑕疵事项，在企业委托时未作特殊说明而评估人员已履行评估程序仍无法获知的情况下，评估机构及评估人员不承担相关责任。

（九）在本评估报告有效期内，若纳入评估范围的资产数量及作价标准发生变化，委托方在资产实际作价时应进行相应的调整。当资产数量发生变



化时，委托方应根据原评估方法对资产额进行调整；当资产价格标准发生变化并对资产评估值产生明显影响时，委托方应及时聘请评估机构重新确定评估值。

上述有关事项，可能会对评估值产生影响，评估人员特提请委托方及有关报告使用人注意，在使用本报告结论时，对可能存在的风险独立地作出判断。

十二、评估报告使用限制说明

（一）评估报告只能用于评估报告载明的评估目的和用途。

（二）评估报告只能由评估报告载明的评估报告使用者使用。

（三）评估报告的全部或者部分内容被摘抄、引用或者披露于公开媒体，需经本公司审阅相关内容；未征得本公司书面同意，评估报告的内容不得被摘抄、引用或披露于任何公开媒体，法律、法规规定以及相关当事方另有约定的除外。

（四）评估报告的使用有效期

本报告评估结果经财产评估主管机关备案（或核准）后，自评估基准日起一年内有效，即 2013 年 12 月 31 日至 2014 年 12 月 30 日内有效。评估目的在评估基准日后的一年内实现时，可以评估结果作为作价参考依据，超过一年则需重新进行资产评估。

（五）评估报告未经财产评估主管机关备案（或核准），评估结论不得被使用。

十三、评估报告日



本评估报告最终形成日期为 2014 年 4 月 25 日。

重庆华康资产评估土地房地产估价
有限责任公司



中国 · 重庆

评估机构首席评估师:



注册资产评估师:



注册资产评估师:



二〇一四年四月二十五日